

Bureau Woordvoering Kabinetsformatie  
T.a.v. de informateur, Prof. Dr. R.H.A. Plasterk  
Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Onderwerp: Aanbevelingen Havenbedrijf Rotterdam

Geachte heer Plasterk,

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. brengt graag een aantal punten onder uw aandacht als bijdrage aan het lopende informatieproces. Ik wens u en de betrokken partijen komende tijd veel wijsheid en succes.

Het Havenbedrijf is de beheerder en ontwikkelaar van de Rotterdamse haven. Het grootste haven- en industriecomplex van Europa is een knooppunt van mondiale goederen-, energie- en grondstoffenketens. De Rotterdamse haven realiseert in haar directe omgeving in de regio Rotterdam-Rijnmond een toegevoegde waarde van €30,6 miljard - dat is 3,2% van het BBP. Voor heel Nederland is dat ruim €60 miljard en zorgt de Rotterdamse haven voor (directe en indirecte) werkgelegenheid voor meer dan een half miljoen mensen. De Rotterdamse haven wil deze sterke positie handhaven en verder ontwikkelen. Samen met de bedrijven in het havengebied werkt de Rotterdamse haven aan een CO<sub>2</sub>-neutrale toekomst. Met de energie- en grondstoffentransitie levert de haven een belangrijke bijdrage aan het behalen van de nationale en Europese klimaatdoelstellingen en daarmee ook aan het versterken van de strategische autonomie van Nederland.

In samenwerking zit de sleutel tot succes. Dat doen we vanuit Rotterdam met andere havens, met de 3000 ondernemingen in de haven, met de wetenschap en met de overheid. Betrokkenheid van lokale, provinciale en nationale en Europese overheden voor het aanpakken van de grootste uitdagingen is van doorslaggevend belang. Inzet is onder andere nodig voor voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet, een bereikbare haven, de stikstof-aanpak, voldoende goed opgeleid technisch personeel om de energietransitie gaande te houden en voor de versterking van het investeringsklimaat van de (chemische) industrie in Nederland. Met toekomstbestendige keuzes en focus op de uitvoering van beleid kan de Rotterdamse haven zijn positie in internationale ketens en in de Europese markt verder ontwikkelen en zo bijdragen aan het toekomstige verdienvermogen en de werkgelegenheid van Nederland.



We vragen specifiek uw aandacht voor het volgende:

## **Energietransitie - focus op uitvoering**

In de haven wordt hard gewerkt aan de energie- en grondstoftransitie. Onze strategie richt zich op een reductie van 55% CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 en netto 0 CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2050. De nu lopende initiatieven tellen op tot bijna 30 miljoen ton aan CO<sub>2</sub>-reductie (exclusief doorwerking van het gebruik van geïmporteerd waterstof). In omvang is dit vergelijkbaar met ongeveer 40% van de nationale klimaatdoelstelling voor 2030. Zo wordt er geïnvesteerd in de infrastructuur voor het energiesysteem van de toekomst, met de aanleg van het waterstofnetwerk in Rotterdam, de uitbreiding van de netcapaciteit en het transport en opslag van CO<sub>2</sub>-opslag via Porthos en later Aramis. De productie en grootschalige import van hernieuwbare grondstoffen als biobrandstoffen en low-carbonwaterstof is in volle gang. Ook het schoner maken van vervoer gebeurt in Rotterdam, in de vorm van batterij- en waterstof-aangedreven binnenvaartschepen, schonere brandstoffen en walstroom voor de zeevaart en laadpalen en waterstoftankstations voor vrachtauto's.

In dit tempo willen we doorgaan, maar dat kunnen we niet alleen. Er blijft in Nederland actie nodig om in de komende jaren de boot niet te missen: wij ervaren in onze contacten met Nederlandse en internationale klanten en initiatiefnemers behoefte aan een duidelijke richting en ondersteuning met maatregelen en heldere regelgeving die potentiële investeringen mogelijk maken. Naast CO<sub>2</sub>-reductie en dus toekomstbestendigheid gaat dit ook over de toekomstige energiezekerheid van de Rotterdamse havenindustrie en het verdienvermogen van Nederland.

- **De haven van de toekomst wordt nu gebouwd. Om de doelstellingen voor 2030 te halen moet de komende tijd volledige prioriteit worden gegeven aan de uitvoering van projecten.** Dat vraagt duidelijkheid en stabiliteit in beleid en de uitvoering ervan. We hebben in Nederland inmiddels een goed projectenprogramma met het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie (NPVI) en de Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) met de projecten van nationaal belang. Het is van groot belang dat woorden in daden worden omgezet.
- **Zonder energie-infrastructuur geen energietransitie. De aanleg van de Delta Rhine Corridor is essentieel.** Transport van stoffen als waterstof en CO<sub>2</sub> via buisleidingen is veilig, efficiënt en kosteneffectief. Deze buisleidingenbundel die Rotterdam, Moerdijk, Chemelot in Limburg en de industrieclusters in Duitsland met elkaar gaat verbinden, zal zorgen voor de noodzakelijke uitwisseling van waterstof(dragers) en CO<sub>2</sub> tussen de industrie. Daardoor zal de industrie snel en efficiënt CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen verminderen.
- **Pak netcongestie aan, versnel vergunningsprocedures.** Netcongestie zet een rem op de projecten. Dat is slecht voor het investeringsklimaat en het staat de transitie in de weg. Sneller meer netcapaciteit beschikbaar maken vraagt om creativiteit en doortastend beleid. Het aanwijzen van de Rotterdamse haven als gebied waar hernieuwbare energie versneld wordt uitgerold via vereenvoudigde vergunningsprocedures kan hier in belangrijke mate aan bijdragen. Dat is ook in lijn met het Europese REPower EU-Plan en de Europese richtlijn voor hernieuwbare energie (REDIII). Projecten binnen deze gebieden kunnen dan sneller worden vergund en aangemerkt als projecten die dienen aan 'dwingende redenen van groot openbaar belang'.



- **Waterstofimport is cruciaal voor Nederland en Europa.** In Rotterdam wordt gewerkt aan de opbouw van de waterstofeconomie voor de Rotterdamse industrie en industriële gebieden in bijvoorbeeld Duitsland door zowel lokale productie (elektrolyse) als grootschalige import van waterstof uit hernieuwbare bronnen. Om de import van groene waterstof verder op gang te brengen is doorgaan met proactieve energiediplomatie van belang en is een goed regelgevend kader en een passend financieel instrumentarium noodzakelijk.
- **Zorg dat de circulaire economie kan opschalen.** De energie- en grondstoffentransitie zijn nauw met elkaar verweven. Voor een schone industrie en haven is de transitie naar nieuwe grondstoffen en brandstoffen essentieel. Fossiele grondstoffen worden vervangen door het gebruik van grondstoffen gemaakt uit biomassa, gerecyclede materialen en waterstof uit hernieuwbare bronnen. Nu al is in Rotterdam het grootste biobrandstofcluster van Europa te vinden. Zo wordt gebouwd aan biobrandstoffabrieken voor o.a. vliegtuigbrandstoffen en aan een fabriek die niet-mechanisch recyclebaar plastic omzet in een hoogwaardige duurzame grondstof. In een circulaire economie zijn ook andere ketens, zoals metalen en bouwmaterialen, circulair. Om de diverse verbruiks- en productieketens circulair te krijgen, zijn ook alternatieve grondstoffen en reststromen nodig. Dit vereist nadere (internationale) afspraken en samenwerking o.a. over het transport van 'afvalstoffen' tussen landen en over de zogenaamde afvalstatus.
- In Nederland en in Rotterdam hebben we een sterke chemische industrie die een belangrijke bijdrage levert aan onze nationale welvaart, aan verduurzaming en zorgt voor goede banen. Laat Nederland dé vestigingsplek voor de innovatieve en duurzame chemie zijn. **Om deze sector te behouden en succesvol te laten verduurzamen is wel actie nodig omdat de concurrentiepositie van de Nederlandse chemische sector sterk onder druk staat.**
- De grondstoffen- en energietransitie moet voortvarend doorgang vinden en tegelijkertijd veilig en verantwoord kunnen worden uitgevoerd. Goed onderbouwde vergunningen kunnen tijd besparen en zullen de veiligheid verhogen. **Daarom pleiten wij voor een versterking van de capaciteit en kennis bij de betrokken uitvoeringsorganisaties.**

### **Doorbreek de stikstofimpasse - energietransitie leidt tot stikstofreductie**

De stikstof-uitstoot moet evenals de CO<sub>2</sub>-uitstoot fors naar beneden om te zorgen voor een gezonde en weerbare natuur en meer perspectief voor vergunningverlening. Het goede nieuws is dat maatregelen gericht op CO<sub>2</sub>-reductie in de industrie aantoonbaar ook leiden tot stikstofreductie. De huidige onzekerheid rond stikstofruimte en vergunningverlening vormt een forse uitdaging voor de benodigde investeringen in de energietransitie en de internationale beeldvorming over investeringszekerheid in Nederland. Willen we het verdienvermogen van Nederland blijven stimuleren, dan is een daadkrachtige integrale aanpak die zekerheid biedt voor de lange termijn noodzakelijk.

- Snellere besluitvorming en een andere werkwijze voor transitieprojecten is nodig. Een klimaatcoalitie van bedrijven en ngo's riep hier al eerder toe op en recentelijk benadrukte ook de SER het belang van vergunningverlening waarbij structurele stikstofreductie zwaarder weegt.<sup>1</sup> **Het Havenbedrijf Rotterdam pleit voor een vrijstelling en stikstofruimte voor projecten die structureel stikstofemissies in Nederland voorkomen en/of reduceren.**

---

<sup>1</sup> <https://www.ser.nl/nl/adviezen/verduurzaming-maakindustrie>



- **Laat energietransitie projecten op tempo doorgang vinden;**
  - Zorg voor **robuuste (provinciale) natuurgebieds- en beheerplannen** die door geborgde maatregelen overtuigend laten zien dat natuurdoelen worden gehaald;
  - Zorg voor voldoende stikstofruimte (**'werkkapitaal'**) voor energietransitie projecten. Dit werkkapitaal voor de industrie verdient zich wat betreft stikstofreductie ruimschoots terug in de gebruiksfase;
  - Zorg voor een **robuust juridisch instrumentarium** opdat vergunningen kunnen worden verleend. Maak keuzes voor 'maatwerk' salderings- en beleidsregels voor energietransitie projecten, zoals die er ook zijn voor andere sectoren.

### **Zorg voor een werkbaar ruimtelijk- en omgevingsbeleid**

De Rotterdamse haven moet in 2050 CO<sub>2</sub>-neutraal zijn en tegelijk concurrerend kunnen blijven. We willen dat de transitie ook in goede balans plaatsvindt met andere uitdagingen zoals woningbouw en leefomgevingskwaliteit. De Rotterdamse haven neemt ruimte in, in het drukke Zuid-Holland en industriële en logistieke activiteiten gaan gepaard met het nodige beslag op ruimte- en milieuruimte. Juist vanwege het nationale belang is het goed dat de Rijksoverheid juist in dit gebied een rol speelt in de goede ruimtelijke ordening. Om te zorgen dat de transitie in de haven in goede balans kan plaatsvinden met andere uitdagingen zoals woningbouw en een goede leefomgeving heeft de Rijksoverheid, samen met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, DCMR Milieudienst Rijnmond en het Havenbedrijf Rotterdam het 'Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Rotterdamse haven' opgesteld. Dit geeft richting aan de strategische ruimtelijke besluiten van de betrokken partijen en is een belangrijke bouwsteen voor de Nota Ruimte.

- **De veranderingen die op de haven afkomen vragen om slim gebruik van de beschikbare (milieu)ruimte.** Voor de opgave om te komen tot een circulair ecosysteem in de haven is de toekomstige ruimtebehoefte nog onzeker, maar ook bij een lage ruimtevraag wordt een tekort al zichtbaar. Voor heel Nederland wordt bovendien een structureel tekort aan hoge milieucategorie bedrijventerreinen verwacht, terwijl juist deze terreinen een cruciale rol spelen in de transities. Het gebrek aan (milieu)ruimte speelt in de hele haven, onder andere door de mogelijke aanlanding van wind op zee en de grootschalige import van waterstof(dragers).
- **Het is cruciaal dat in de nieuwe Nota Ruimte de ontwikkelingen die noodzakelijk zijn voor de energietransitie in de haven voldoende geborgd zijn.** Hierbij is van groot belang dat infrastructuur aan de voorkant gepland wordt en niet achteraf moet worden ingepast. Dit uitgangspunt dient net als water en bodem leidend te zijn.

### **Logistiek en bereikbaarheid: inzetten op buisleidingen, spoor en binnenvaart**

Logistiek is essentieel voor internationale economische en maatschappelijke ketens. Effectief, duurzaam en concurrerend goederenvervoer is cruciaal voor Nederland. Goederenoverslag is een van de kerntaken van de haven. Voor de Haven van Rotterdam zijn goede verbindingen via buisleidingen, spoor, binnenvaart en weg noodzakelijk. De vele infrastructurele onderhoudswerkzaamheden zijn belangrijk, maar zorgen ook voor uitdagingen voor de achterlandverbindingen. Om ervoor te zorgen dat Nederland op middellange termijn zijn sterke logistieke positie behoudt zijn de volgende zaken nodig:

- **Er zal blijvend geïnvesteerd moeten worden in infrastructuur op de belangrijkste goederencorridors in Nederland,** waarbij naast renovatie en onderhoud ook in nieuwe projecten geïnvesteerd dient te worden.



- **Spoorgoederenvervoer als duurzame en veilige modaliteit verdient meer inzet van het volgende kabinet.** In de Rotterdamse haven zijn verschillende spoorprojecten die bijdragen aan verdere verduurzaming en verbetering van de concurrentiepositie van het spoor, zoals het project Emplacement Maasvlakte Zuid, en een bijdrage aan de leefomgevingskwaliteit leveren door een eventuele verplaatsing van een emplacement uit Rotterdam-Zuid. Om het spoorgoederenvervoer in Nederland concurrerend te houden is ook blijvende aandacht nodig voor een gelijk speelveld met buurlanden voor wat betreft gebruikskosten van het spoor.
- **Geef invulling aan de adviezen van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving.** In goede samenspraak tussen bedrijfsleven, omwonenden en overheden is Johan Remkes met dit platform gekomen tot duurzame oplossingsrichtingen voor de balans tussen spoorgoederenvervoer en leefomgeving. Wij hopen dat deze adviezen dan ook opgevolgd worden waarbij ook het Rijk haar verantwoordelijkheden neemt, zodat er een sterker draagvlak gaat komen voor het goederenvervoer over het spoor
- **Pak de verduurzaming van de binnenvaart versneld aan.** Om emissieloze binnenvaart te realiseren is een mix van beprijzen en belonen nodig om de ontwikkeling van alternatieven mogelijk te maken. Hiervoor is een bijdrage vanuit het klimaatfonds of anderszins noodzakelijk, evenals normering, waarbij geldt: "vrijwillig als het kan, verplicht wanneer het moet". Pas wanneer het Rijk voluit inzet op zero emissie binnenvaart en transparantie over de milieu- en klimaatprestaties van binnenvaartschepen in Nederland kunnen doelstellingen gehaald worden.

## **6000 vacatures: investeer in het opleiden van technisch personeel**

De beste route naar bestaanszekerheid is werkgelegenheid en een vaste baan. Dat is wat de haven biedt aan vele mensen maar ook aan nog meer mensen direct en indirect kan bieden.

Om de haven te laten draaien en de transitie te laten slagen is voldoende gekwalificeerd personeel en voldoende instroom voor de juiste opleidingen nodig. Op dit moment zijn er al meer dan 6.000 vacatures in de Rotterdamse haven en dat aantal zal naar verwachting in de nabije toekomst verder oplopen. De komende jaren verandert de arbeidsmarkt in de haven en industrie, onder meer door de energietransitie. Hierdoor verdwijnen of veranderen bestaande functies, maar er ontstaan ook nieuwe functies. Dit kan in het gebied naar schatting tussen de 10.000 en 15.000 nieuwe banen opleveren die aanzienlijk bijdragen aan het verdienvermogen van Nederland.

- **Investeer in het opleiden van technici en in leer/werk-onderwijs.** Zet daarbij ook in op het omscholen van personen met een praktijkberoep, het opleiden van statushouders en innovaties voor een hogere arbeidsproductiviteit. De energietransitie vereist nieuwe opleidingen voor nieuwe banen. Het hanteren van quota voor opleidingen waar minder/weinig vraag naar is, kan een oplossing bieden. Stimuleer jongeren om een BBL-opleiding te volgen.
- Om de haven draaiende te houden, de energietransitie te laten slagen en de digitale haven succesvol te ontwikkelen is het van belang dat er in Nederland een beroep kan blijven worden gedaan op **internationale arbeidskrachten**.

## **Aanpak ondermijning versterken**

Bijna alle grote, drukke logistieke knooppunten in en rond een haven zijn aantrekkelijk voor criminelen. De (drugs)criminaliteit in de haven heeft ook steeds meer een negatieve impact op de samenleving. We zetten ons daarom met verschillende overheden en het bedrijfsleven in voor een zo veilig mogelijke haven voor iedereen, onder andere via de Rotterdamse uitvoeringsagenda. We willen met elkaar de drugsinvoer en bijbehorende schadelijke gevolgen uitbannen en havenpersoneel weerbaarder maken.



- Ervaring leert dat de huidige aanpak nog onvoldoende resultaat oplevert. **Een verhoging van de inzet van mensen en middelen bij politie, Douane en OM is daarom nodig, ook in het belang van de bescherming van bedrijven en havenmedewerkers.**
- **Creëer ook meer mogelijkheden voor informatie-uitwisseling tussen overheid en bedrijfsleven over ondermijning.**

## Cyberweerbaarheid vergroten

Ondanks de toegenomen weerbaarheid is de digitale dreiging voor de Haven van Rotterdam en de overige zeehavens onveranderd groot. Ontwikkelingen op het snijvlak van cyberveiligheid en mobiele digitale connectiviteit zoals de uitrol van 5G communicatie maken het in toenemende mate mogelijk om industriële missie kritische toepassingen draadloos aan te sturen. Het betreft een veelheid aan innovatieve toepassingen die bijdragen aan het concurrentievermogen van industrie en logistiek. Een solide digitale infrastructuur met voldoende capaciteit en beschikbaarheid op het gebied van frequentiespectrum is hiervoor randvoorwaardelijk, cyberweerbaarheid is cruciaal. De afgelopen jaren zijn veel goede stappen gezet met o.a. de Nederlandse Cybersecuritystrategie (NLCS), maar de implementatie binnen de zeehavens heeft versnelling nodig. Prioriteiten in de uitvoering zijn:

- **Het implementeren en operationaliseren van EU wet- en regelgeving** om de cyberweerbaarheid van vitale organisaties binnen havens spoedig op orde te krijgen, inclusief slim toezicht daarop waarbij centrale en de decentrale overheid goed met elkaar samenwerkt;
- Het ontwikkelen en investeren in **een gezamenlijke cyberweerheidsstructuur** voor de zeehavens van nationaal belang.

## Rol Havenbedrijf Rotterdam

Het Havenbedrijf Rotterdam wil economische en maatschappelijke waarde creëren door samen met klanten en belanghebbenden in te zetten op duurzame groei. Daarbij is een actief en ondersteunend Haags beleid nodig, soms met maatregelen, soms met middelen. Focus op uitvoering van beleid is minstens zo relevant als het maken van nieuw beleid.

Vanzelfsprekend zijn wij tot nadere toelichting bereid.

Hoogachtend,

Boudewijn Siemons  
CEO & COO a.i.